Estrada de Ferro do Rio Madeira ás Prefeituras do Acre, do Purùs e do Juruá

Am
080.9811
T383

Biblioteca Arthur Reis
Registro: 13829
Data: 20-06-05

Biblioteca Arthur Reis
Registro:
Data:

Srs. Membros do Congresso Nacional

Os abaixo assignados, Engenheiro Civil Pedro Luiz Soares de Souza, cidadão brasileiro, e Maurice Le Tellier, cidadão belga, teem a honra de submetter ao elevado criterio de V. V. Ex. Ex. o pedido de concessão para a construcção, uso e gozo de uma via-ferrea de bitola de 1,00, na bacia do Amazonas, melhoramento de incontestavel utilidade, e de maxima actualidade, como passam a demonstrar.

A linha ferrea solicitada terá seu ponto inicial na margem esquerda do rio Madeira, no porto de S. Antonio, limite da franca navegação fluvial d'esse rio, e d'ahi seguirá na direcção geral de sudoeste (S O) pelo divisor das aguas do Madeira e do rio Itucy, sobre terrenos altos a cortar o rio Rapuram, affluente d'este. Alcançando este ponto, o traçado inflictir-se á francamente em direcção leste oeste (E O), transpondo o Iquiry nas proximidades de suas nascentes, e irá atravessar o rio Acre no ponto denominado Nova Empreza ou outro mais conve-

niente, donde seguirá em rumo franco de noroeste (N O) até á Prefeitura do alto Purús, situada na margem esquerda do rio Iaco.

No caso de não ser pratica vel a construcção da estrada partindo de S. Antonio, ou de tornar-se ella dispendiosissima, devido a ser muito baixa e alagada a margem esquerda do Madeira em S. Antonio, o ponto inicial da estrada será na estrada de ferro Madeira e Mamoré no logar julgado mais conveniente, por forma a poder ella atravessar o rio Madeira na cachoeira das Pederneiras, seguindo d'ahi em direcção ás Prefeituras do Acre e do Purús de accordo com o traçado figurado na planta junta.

A via Madeira, como é sabido, dá franca navegação a vapor durante todo o anno até o porto de S. Antonio, e mesmo na vasante rigorosa, de Março a Novembro, o referido rio comporta navios de 300 toneladas de carga.

O mesmo não acontece com o rio Purús, que, durante os mezes de Março a Novembro, não permitte navegação franca, e não raras vezes mesmo as lanchas pequenas encalham sobre os baixios de arêa e permanecem mezes a espera dos repiquetes das enchentes, quando não succede naufragarem sobre os immensos cabeços de rochas ou madeiras que existem espalhados pelo leito do Purús.

A differença é pois, palpavel e evidente em favor da via Madeira, ficando a Prefeitura do Alto Purús a 27 dias da Capital da Republica ;

ao passo que pelo rio Purús ella ficará a 50 dias; ou uma differença para menos em favor da via Madeira de 23 dias.

A distancia do Rio de Janeiro, Capital da Rebublica, pela estrada projectada partindo de S. Antonio, soffrerá um encurtamento de quasi 50 % na duração das viagens, o que só por si bastará para recommendal-a pelo lado politico, estrategico, administrativo e commercial, aos altos poderes federaes, como digno de merecer o seu acolhimento.

Tratando-se de uma estrada de ferro de penetração, que visa levar a vida e a colonisação a regiões ainda incultas, inhabitadas e em grande parte insalubres; que tem em vista povoal-as e enriquecel-as pelo trabalho dos seus habitantes, indispensavel se torna, para que possa ella ser uma realidade, capaz de produzir os resultados acima apontados, os seguintes favores do governo, favores que, não tendo sido negados, mesmo em se tratando de outras estradas sem os elevados intuitos que terá de satisfazer a solicitada pelos abaixo-assignados, e sem os elementos seguros de trafego que ella apresenta, como mostram os dados constantes do ultimo relatorio do Ministerio da Fazenda, de 1906, apresentado ultimamente ao Congresso (Veja-se o ultimo relatorio.)

Com effeito, a renda da Prefeitura do Acre foi no anno de 1904 de 3.094:294$000;

de 1905 de 8.177:973$000 e no 1º semestre do anno corrente, de 1906, de 7.653:600$000, ou mais 1.035:767$000 no 1º semestre deste anno do que a renda do 1º semestre de 1905, que foi apenas de 6.617:833$000.

Si com as difficuldades de communicação hoje existentes e com o caracter nomade de seus habitantes, a renda do Acre tem-se desenvolvido pela forma acima assignalada, é fora de duvida que com a construcção da estrada projectada, com a melhor fiscalisação da renda que a via-ferrea facilitará, evitando a sahida da borracha brasileira como se fosse boliviana pelo Abunã, facto que se dá presentemente; e com o desenvolvimento da cultura do cacáo, da baunilha, de cereaes, com a criação de gado etc., a sua renda terá grande incremento, desenvolver-se-á consideravelmente e a garantia de juros pedida pelos abaixo-assignados será nominal.

E o facto dessa Estrada de Ferro trazer como consequencia a fixação do explorador ao solo, bastaria para recommendar o projecto dos abaixo-assignados, o qual tornando-se uma realidade, virá implantar habitos novos de vida industrial sedentaria, acabando com a vida nomade de seus habitantes, que acampam sómente para destruir riquezas naturaes e conseguido o seu intuito, vão em busca de novos pontos onde proseguirem em novas devastações. E é tanto mais urgente lograr-se essa transfor-

mação, quando outras nações do velho mundo procuram, nas suas colonias, transplantar e cultivar com o maior carinho, a syphonia elastica, visando supplantar a industria brasileira.

A India, como se deprehende do notavel trabalho publicado pelo eminente Dr. Miguel Calmon, Ministro da Viação, está se avantajando no seu cultivo e preparo, e a não se cuidar já do aperfeiçoamento de nossos processos primitivos de extracção do latex e seu beneficiamento, essa industria que tanto contribue para nossa riqueza, entrará nesse periodo de agonia em que desgraçadamente já estão os cafés de S. Paulo, Minas e Rio.

Ha dias os jornaes deram noticia da organisação dos Estados Unidos de uma póderosa Companhia destinada a explorar a symphonia elastica no Mexico, e cumpre ao Brazil preparar-se para luctar com vantagem contra esse novo e poderoso concorrente.

Os abaixo-assignados para poderem tornar uma realidade esse patriotico commetimento requerem os seguintes favores:

a) Privilegio por 60 annos para si ou empreza que organisarem para a construcção, uso e goso de uma linha ferrea de bitola estreita de um metro, que partindo da S. Antonio na margem esquerda do rio Madeira ou da estrada de ferro Madeira e Mamoré e atravessando aquelle rio na cachoeira das Pederneiras, vá em

busca da nova Empreza, no rio Acre, ou de outro ponto mais conveniente sobre o mesmo rio, d'ahi siguindo até á Prefeitura do Alto Purús, na margem do rio Iaco e preferencia para leval-a a Cruzeiro do Sul.

b) Garantia de juros de 5 % ouro, durante 30 annos, sobre o capital maximo de 45 contos ouro o kilometro.

c) Isenção dos direitos aduaneiros para todo material importado para a construcção, trafego e locomoção da referida linha, durante o prazo do privilegio.

d) Terras devolutas á margem da linha pertencendo um lote aos concessionarios, outro ao governo e assim successivamente.

e) Findo o prazo do privilegio, reverterá ao governo Federal, sem indemnisação alguma, tendo os supplicantes apenas a preferencia no arrendamento.

Caso porém, no seio dessa illustrada corporação predomine o principio de não mais se conceder garantias de juros sobre capitaes empregados em linhas ferreas, os supplicantes se propõem realizar a construcção da via projectada pagando-se-lhes os trabalhos, por unidade kilometro, em titulos de 5 % ouro, equivalentes aos dos fundos de resgate das estradas de ferro encampadas.

O simples exame do traçado figurado no mappa junto põe em destaque o caracter politico estrategico, administrativo da Estrada

projectada; ella poderá representar o papel que nos Estados Unidos representou a estrada de ferro ligando o Estado da California á Capital da Republica; que na Russia representa a estrada de ferro transiberiana pondo em communicação S. Petersburgo, a Siberia e a Mandchuria; estradas indispensaveis ao pavoamento e progresso daquellas regiões e a sua conservação e submissão ao governo central.

Seja-nos licito a transcripção dos seguintes conceitos do notovel engenheiro—Luis Simonin acerca da estrada de ferro ligando o porto de S. Francisco na California a Nova-York: Hier ils ont réuni les deux océans, l'Atlantique au Pacifique, New-York á S. Francisco, par un ruban de fer de plus de 5000 kilometres. La confiance dont ils ont fait preuve au début a porté ses fruits. Ils avaient déjá ouvert la plus grande ligne de canaux qui existe, et jeté partout des routes de terre, même à travers leur grand désert et les domaines des sauvages Peaux-Rouges; mais on peut dire que sans les routes à vapeur leur vaste continent ne se serait jamais peuplé, ni colonisé aussi vite.

Os abaixo-assignados confiando nas luzes e patriotismo do Congresso Nacional.

P. favoravel despacho.

Os abaixo-assignados pedem venia para chamar a attenção do illustrado Congresso

Nacional para as seguintes datas, afim de mostrarem a prioridade que lhes assiste no pedido da estrada de ferro do Madeira ás prefeituras do Acre, do Purús e do Juruá.

O requerimento dos abaixo assignados, entrou na Camara no dia 20 de Dezembro de 1906.

O requerimento do Engenheiro Eugenio de Andrade entrou em 15 de Junho de 1907.

O requerimento do Engenheiro Gentil Norberto entrou em 24 de Julho de 1907.

Pedro Luiz Soares de Souza.
ENGENHEIRO CIVIL
Maurice Le Tellier.

AVISO

A disponibilização (gratuita) deste acervo, tem por objetivo preservar a memória e difundir a cultura do Estado do Amazonas. O uso destes documentos é apenas para uso privado (pessoal), sendo vetada a sua venda, reprodução ou cópia não autorizada. (Lei de Direitos Autorais - Lei nº 9.610/98). Lembramos, que este material pertence aos acervos das bibliotecas que compõem a rede de bibliotecas públicas do Estado do Amazonas.

EMAIL: ACERVODIGITALSEC@GMAIL.COM

Secretaria de
Estado de Cultura

CENTRO CULTURAL DOS
POVOS DA AMAZÔNIA